



第十二次空中航行会议

2012年11月19日至30日，蒙特利尔

议程项目 6: 未来的方向

6.1: 实施计划和方法

通过协作过程实现跨地区的无缝隙空中交通管理——印度的战略

(由印度提交)

执行摘要

本文件阐述了印度从更广泛的跨地区角度，以协作的方式，通过实施如交通流量管理（TFM）等空中交通管理（ATM）的措施，在超出亚太地区的多样化空中航行服务环境中，实现无缝隙空中交通管理的战略。

行动：请会议审议第3段的建议。

1. 引言

1.1 由于其在亚太（APAC）地区独特的地理位置，印度被委以负责从欧洲、中东，亚洲、非洲到南亚和东亚的主要空中交通流量的责任。它的空域是全球第九大的，与其它十四个国家有共同的飞行情报区（FIR）界线。

1.2 印度已采取了各种增强方案，例如：基于性能的导航（PBN）、灵活使用空域、高空空域的协调统一、数据链的使用、更有效的空中交通管制（ATC）程序等，以显著提高在印度空域中，空中交通管理服务（ATM）的安全、高效和有效提供。在从西非到澳洲东部的广大覆盖区内，以全球定位系统（GPS）和地球静止轨道增强导航（GAGAN）形式运行的星基增强系统（SBAS），将使印度次大陆空域可完全支持以卫星为基础的航行。

1.3 印度在实施地区无缝隙的空中交通管理措施，包括亚太地区航空系统组块升级（ASBU）的组块 0 的各个模块等方面的贡献，在最近结束的亚太地区空中航行规划和实施小组第二十三次会议（APANPIRG/23）上得到了认可。印度正在为提前实施组块 1 的各个模块而积极推动协调一致的发展进程。

1.4 然而，在多个国家进行空中航行基础设施和程序方面的结构性改造需要时间，因此，在不同国家和地区的空中交通流，遇到了不同的空中交通管理服务标准，导致了空域和空中交通受限制。为了实现全球协调一致，对许多地区未来的空域和空中交通管理能力的策略管理，将变得与对有限空域内交通流量战略需求的管理同等重要。孟加拉湾合作性空中交通流量管理(BOBCAT)，是亚太地区多国协作努力，对空域局限性问题进行策略性管理的一个良好范例。

1.5 印度相信比邻国家之间的协作与合作，就像通过孟加拉湾、阿拉伯海和印度洋协调小组(BOBASIO)这样的非正式协调小组，将会导致在整个地区的空中交通流量方面有更大的协调一致。印度在把国际民航组织三个地区的国家集合于这个平台方面发挥了主导作用。孟加拉湾、阿拉伯海和印度洋协调小组，展示了一个为实施无缝隙空中交通管理带来预期效果的工作机制。印度还为建立一个在次地区内实施 50 海里缩小的水平间隔(RHS) 方面起重要作用的航路检测机构(EMA-BOBASMA)，做出了贡献。

1.6 印度是国际民航组织建立的起草全球空中交通流量管理(ATFM) 手册委员会的成员之一，并对拟订全球空中交通流量管理手册的草案做出了贡献。印度认识到，空中交通流量和容量管理已成为空中交通管理的关键部分，要从更广阔的角度来考虑。空中交通流量管理系统，将帮助空中交通管理服务发挥航空运输系统的全部能力，又可避免由于过量情况而导致的危害安全的风险。因此，印度正在实施一个全面的空中交通流量管理系统，来满足地区和国内需求。

2. 印度支持无缝隙空中交通管理的空中交通流量管理举措

2.1 中央空中交通流量管理(C -ATFM)系统，旨在整合各利害关系方，有战略性和策略性地来处理各种运行上的限制，从而通过协作的决策制定过程来达到需求和容量的最佳平衡。中央空中交通流量管理系统将分阶段实施，第一阶段将是有计划的使全国范围空中交通流量管理系统覆盖大部分的印度机场。

2.2 印度空域中无缝隙及协调一致的空中交通管理和空中交通流量管理系统所带来的利益，以及在各飞行情报区(FIRs)所发展的兼容系统，将对这个重要空域走廊的高效、安全和最佳空中交通流做出贡献。

3. 结论

3.1 请会议注意：

- a) 地区空中交通流量管理是实现“一个天空和无缝隙空中交通管理”目标的主要要求之一；
- b) 印度正在发展能力以支持建立地区空中交通流量管理；
- c) 请各国及其它利害关系方为了更大的全球效益和协调一致，参与建立一个地区内、地区间的空中交通流量管理系统。